

LENYU TÍMEA – SEBŐK MARIANNA

AZ INGÁZÁS HATÁSA A MUNKAVÁLLALÓK MENTÁLIS ÉS FIZIKAI ÁLLAPOTÁRA – EMPIRIKUS KUTATÁS TÜKRÉBEN (II. RÉSZ)

A tanulmány első részében⁸ a szerzők elméleti keretrendszerbe foglalták a munkaerőpiaci mobilitás meghatározó fogalmait, valamint ingázással kapcsolatos hazai, illetve nemzetközi tendenciákat és az ingázás során az egyénre ható tényezőket is számba vették. Bemutatták azon nemzetközi kutatásokat is, melyek támogatják a szerzők empirikus vizsgálódását. Az empirikus kutatás – 231 hazai munkavállaló benyomásai, illetve tapasztalatai alapján – arra keresi a választ, hogy a hazai foglalkoztatottakra milyen hatást gyakorol az ingázás? Milyen következményei vannak ennek az életmódnak az egészségügyi állapotokra? Milyen mentális és fizikális kondíciót érintő hatások azonosíthatók?

A kvantitatív kutatás célja egyrészt, hogy megvizsgálja, milyen mintázatok, összefüggések fedezhetők fel hazai ingázók körében egyes demográfiai jellemzők, ingázási szokások, illetve meghatározott szellemi -és fizikális tényezők között, másrészt a célkitűzések között szerepel, hogy általános képet nyerjen a célcsoport ingázással kapcsolatos megéléseiről.

Bevezető

Ahogy az a tanulmány első részében olvasható volt, Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján a napi ingázók foglalkoztatottak száma növekedett (KSH, 2015), azaz ebből a szempontból mobilisabbá váltak a hazai munkavállalók, azonban kulcsfontosságú megvizsgálni, hogy a jelenleg milyen ráhatást gyakorol az egyénre. A külföldi eredmények alapján megállapítható, hogy az ingázás komplexitásából fakadóan nem állítható egyértelműen, hogy a sztereotip megközelítésnek megfelelően kizárólag negatív következményei lehetnek. Ezen összetettségéből fakadóan a kutatók az empirikus vizsgálatot a következő változók mentén végezték el: nem, életkor, családi állapot, ingázással töltött idő nagysága, az ingázás során használt közlekedési eszközök és az ingázással töltött évek száma, melyeket meghatározott szellemi -illetve fizikális hatások összefüggésében vizsgálnak. A különféle mintázatok, összefüggések bemutatása előtt a kutatás során használt módszertan, illetve a minta jellemzői kerülnek ismertetésre.

Kutatásmódszertan

A kérdéskör kvantitatív módszer segítségével került feltérképezésre, hiszen alkalmas különböző összefüggések feltárására (Bauer–Berács–Kenesei, 2017). Az elemzésnek nem célja azon okok vizsgálata, hogy a célcsoportnak miért a térbeli mobilitás ezen típusára esett választása, vagy miért pont az adott fizikális vagy szellemi tünet alakult ki az adott egyénnél. A célkitűzés, hogy különböző összefüggésekre mutasson rá az egyes ingázási szokások, demográfiai jellemzők és az

Lenyu Tímea munkaerőpiaci mobilitás kutató, Budapesti Corvinus Egyetem.

Sebők Marianna egyetemi adjunktus, Budapesti Corvinus Egyetem.

⁸ Lenyu Tímea – Sebők Marianna: Az ingázás hatása a munkavállalók mentális és fizikai állapotára – szekunder kutatás tükrében I. rész. Munkaügyi Szemle 2019. 6. szám.

egészségügyi, jólléti következmények között. Továbbá azt a célt is szolgálja, hogy a magyarországi foglalkoztatottak ingázással kapcsolatos megéléseiről, attitűdjéről közelebbi képet adjon.

A minta jellemzőit tekintve kizárólag hazai, foglalkoztatott státuszú személyekre fókuszál, akik a cikk első felében említett definíciónak megfelelően ingáznak, azaz munkába járásuk a lakhelyük adminisztratív határának átlépésével valósul meg (Szellő-Sebők, 2018), illetve nem kerültek elkülönítésre a napi és a távolsági ingázók. A mintavétel elsősorban személyes megkeresések útján zajlott, ingázó életmódot élő foglalkoztatottak, illetve munkahelyük elhelyezkedéséből fakadóan nagy számú ingázót generáló munkahellyel rendelkezők személyében, s a megkeresettek Ezenfelül az úgynevezett hólabda módszer által a már megkeresettek olyan személyeket javasoltak, akik megfelelnek célcsoportnak (Piackutatók Magyarországi Szövetsége, 2011). Továbbá az ajánlások mellett arra is meg lettek kérve az alanyok, hogy terjesszék kapcsolati hálójukon belül a kérdőívet, illetve a közösségi médiában is megosztásra került erre alkalmas csoportokban, ami azt jelenti, hogy a minta kiválasztása nem véletlenszerűen történt. A kérdőív három részre lett elkülönítve, melyből az első részben demográfiai, a másodikban ingázási szokásokkal kapcsolatos adatokra kérdez rá, majd az utolsó szakaszban már az ingázás hatását vizsgálja. A kérdések összeállításánál, annak érdekében, hogy összehasonlíthatóak legyenek az eredmények a már ismerttetett statisztikai adatokkal, a Központi Statisztikai Hivatal adatsoraira támaszkodtak a szerzők, tehát az egyes kérdésekre adott válaszkategóriák megalkotása során legtöbb esetben ugyanazon válaszlehetőség kerültek kiválasztásra. A fizikális és szellemi következmények vizsgálatánál a kitöltőknek hat fokú skálán kellett értékelniük az egyes lehetséges hatásokat, s az elemzés során kérdéstől függően az adott skálák alsó vagy felső felét a szerzők úgy tekintik, hogy inkább pozitív vagy negatív megéléseket tartalmaznak. A Microsoft Excel program segítségével a különböző lehetséges hatásokat olyan változók mentén vizsgálja a kutatás, mint a nem, életkor, családi állapot, az ingázási idő nagysága, az ingázás során használt eszközök, illetve az ingázással töltött évek száma.

A kutatás korlátait tekintve elsősorban kiemelendő, hogy a 235 főt számláló kutatás nem tekinthető reprezentatívnak. Emellett a harmadik szakaszban feltett kérdések megalkotása során a szekunder kutatásra támaszkodtak a szerzők, így a feltett kérdések irányítottan hathatnak. Továbbá a kitöltés során az egyes személyek saját megéléseiket osztják meg, tehát szubjektív megítélésükön alapszik az eredmény, illetve az egyes hatások nem feltétlenül csak az ingázáshoz köthetnek. Ennek a faktornak a csökkentése érdekében a kutatás végén esetleges állandó egészségügyi problémájukról lettek a kitöltők megkérdezve. Ezen korlátokat figyelembe véve azonban a kutatás megfelelő kiinduló alapot szolgáltat a tanulmányozott kérdéskörnek.

A különféle összefüggések, mintázatok bemutatása előtt a vizsgált minta jellemzői demográfiai, illetve ingázási szokások mentén kerülnek ismertetésre. Az adatok feldolgozását megelőzően úgynevezett adattisztítást végeztek a szerzők, tehát a beérkezett válaszok leellenőrzését követően ki lettek szűrve azon válaszadók, akik nem felelnek meg a vizsgált célcsoportnak. A már említett 235 darab válaszból ezen folyamat során négy darab került eltávolításra, melynek oka, hogy egyrészt valamely válaszadó nem volt foglalkoztatott státuszú, vagy felelete rámutatott, hogy nem tartozik az ingázók csoportjába. Továbbá olyan személy is volt a kitöltők között, aki fővárosból – fővárosba ingázik, s a megtett kilométer alapján külföldről vagy külföldre járó munkavállalókról van szó. Ezen kitöltőket azért volt szükséges eltávolítani – mert egyrészt nem lehet tudni, hogy milyen irányba történik az ingázás – valamint az empirikus kutatásunk az országon belüli munkaerőpiaci mobilitást vizsgálja. A KSH adatai ugyan elemzik a külföldi ingázást, azonban külön kezeli és értelmezi a belföldi ingázástól.

A válaszok elemzése során kirajzolódott, hogy a vizsgált mintában a napi ingázók aránya lényegesen nagyobb a távolsági ingázókhoz képest. Ennek ellenére, együtt lett vizsgálva a két csoport,

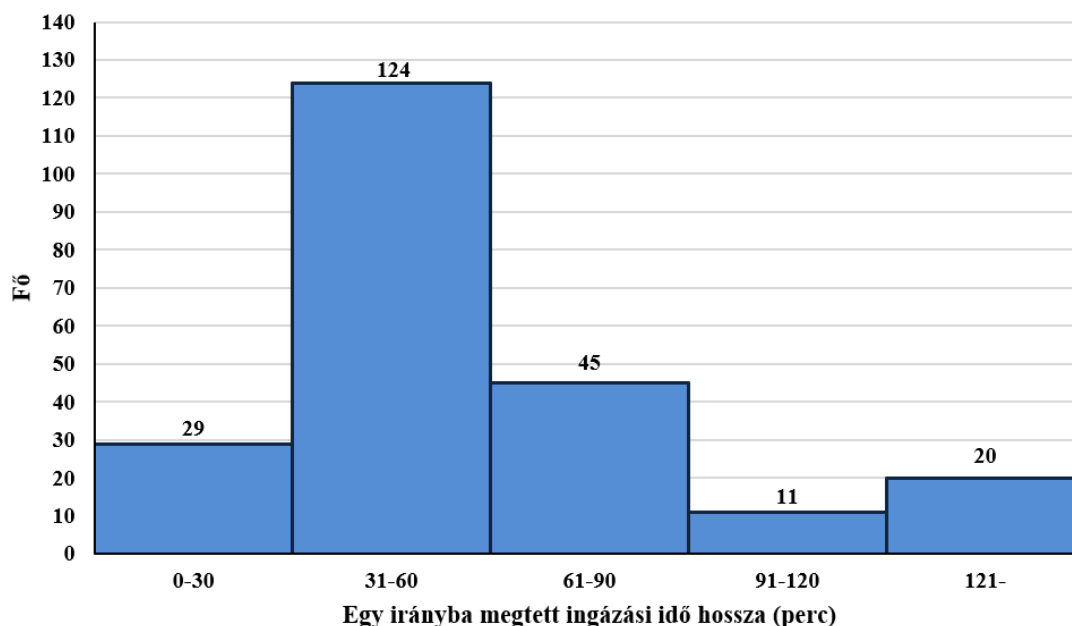
hiszen nem cél mélységében elemezni az esetlegesen meglévő differenciát közöttük. Ami az esetleges állandó betegségeket illeti, melyek befolyással lehetnek a válaszokra, csupán néhány válasz érkezett ilyen jellegű problémára. Illetve a kitöltő felhívta a figyelmet arra, hogy a problémája nincs összefüggésben az ingázással, így ezen kérdéskör külön nem kerül elemzésre.

Kutatási minta bemutatása

Demográfiai oldalról megvizsgálva a mintát, a nemek szerinti megoszlását tekintve a női nem dominál, hiszen a kitöltők 71%-a ezen nemhez tartozik, s csupán 29%-uk férfi. Az életkort illetően a legtöbben 30-39 év közötti korcsoportból töltötték ki a kérdőívet, az ő arányuk 33%, melyet a 40-49 közötti korosztály követ 32%-kal. Ezen korosztályokat a legfiatalabbak követik (15-29 év) 21%-kal, illetve az 50-59 év közöttiek 11% -kal, s végül a legidősebb korosztály képviselteti magát legkisebb arányban, csupán a válaszadók 3%-a került ki a 60 év fölöttiek közül. A megkérdezettek többsége családi állapot szerint házas (65%), 26% egyedülállónak vallotta magát, s nagyon alacsony arányban vannak jelen mintámban elvált (7%), s özvegy (2%) családi státuszú ingázók. Emellett megállapítható, hogy a kutatás túlnyomórészt magasan kvalifikált személyeket vizsgál, ugyanis a legmagasabb iskolai végzettséget tekintve a minta 31%-át BA/ BSc/ főiskolai, 23%-át MA/MSc diplomával rendelkezők alkotják, továbbá 18% szakközépiskolai végzettséggel és 16% érettségi bizonyítvány birtokában van.

Ingázási szokásokat tekintve a vizsgált mintában a napi ingázók 92%-os arányban vannak jelen, melyet a heti ingázók követnek 6%-kal, majd a havi ingázók 2%-os aránnyal. Az egy irányba történő ingázási idő tekintetében a legtipikusabb értékneként a 31-60 perc közötti időintervallumot adták meg a kitöltők (1. ábra). Ez azt jelenti, hogy a válaszadók 53,69%-a átlagosan 31 és 60 perc között teszi meg egy irányba a munkahelye és otthona közötti távolságot. Ezt követi a 61-90 perc közötti időintervallum 19,48%-kal, majd a maximum fél órát egy irányba utazók 12,55%-kal. A megoszlás megfelelő szemléltetése miatt az alsó két intervallum (0-15 per, 16-30 perc) összevonásra került (az átlagban maximum negyedórát ingázók aránya csupán 1,73%).

1. ÁBRA: INGÁZÁSSAL TÖLTÖTT IDŐ MEGOSZLÁSA A MINTÁBAN EGY IRÁNYBA TÖRTÉNŐ UTAZÁSRA VONATKOZÓAN⁹



⁹ Valamennyi ábra, tábla saját szerkesztés.

A távolsági ingázók esetében érdekes megfigyelni, hogy a 120 percnél magasabb ingázási idő dominál, ami jelzi, hogy a ritkábban ingázók valószínűleg távolabbi helyekről teszik meg az utat. Habár a nők többségben szerepelnek a vizsgált mintában, az is megállapítható, hogy mindkét nem esetében a 31-60 perc közötti időintervallumban ingázik a többség, melyet a 61-90 perc közötti követ. Életkor és családi állapot szempontjából is az elsőként megjelölt időköz dominál minden kategóriában. Az időközöket figyelve az is megfigyelhető, hogy a 16-30 perc között ingázók között a 40-49-es korosztály a legaktívabb.

Lényeges ezenkívül megvizsgálni, hogy vajon befolyásolja-e az ingázással kapcsolatos megéléseket annak ténye, hogy az adott személy foglalkoztatotti státusza során hány évet ingázott. A kitöltők 28%-nak 1-5 évig terjed az ingázással töltött éveinek száma, 21% pedig már 11-15 évet élt ezen életmód mellett, s 20% 6-10 éves ingázási tapasztalattal rendelkezik. Hasonlóan az előző kérdéshez, a mintában szereplők legnagyobb arányban (40%) 1-5 év közötti intervallumban ingáznak jelenlegi munkahelyükön is, illetve ugyanannyian (18%) jelölték meg az 1 évnél kevesebb ideje és a 6-10 év közötti opciókat. Továbbá érdekes kérdés, hogy vajon befolyásolja-e az ingázáshoz használt eszköz ezt az élményt. Az elemzésben szereplő ingázó foglalkoztatottak a hazai napi ingázók körében domináló tendenciával ellentétben nagyrészt vonattal, illetve HÉV-vel ingáznak (39%), majd a személyautót használók következnek (27%), s a kitöltők 24%-a több eszköz kombinációját veszi igénybe. Korosztályokat megvizsgálva a legtöbb kitöltő által használt eszközt (vonat/HÉV) a 30-39 év közöttiek veszik igénybe, s ugyanez vonatkozik a távolsági autóbuszra is, azonban a személyautó tekintetében a 40-49 év közöttiek mutatnak legerősebb preferenciát ezen eszköz irányába. A különböző eszköz igénybevételével kapcsolatban olyan extrémnek nevezhető eset is előfordult, hogy az egyén akár 4-5 alkalommal is közlekedési eszközt vált.

Az empirikus kutatás eredménye

A mintában részt vevőknél a **munka stressz-szintjével** kapcsolatban a válaszadók 43,7%-a nyilatkozta, hogy általában nem él át magas stressz-szintet munkájával kapcsolatosan, míg 56,3% magasabb értékkel jellemezte ezt. Arra a kérdésre, hogy **mennyire élik meg általában véve stresszesnek az ingázást** 45% értékelte alacsonyabb szintűnek a cirkulációs mozgás során megélt stresszt, s közel 55% adott meg magasabb értékeket. Ezen arányok azt szemléltetik, hogy habár kis különbséggel (1,3%), de a mintában szereplők stresszesebbnek ítélik meg munkájukat az ingázáshoz képest. Hasonló eredmény született a Ford Media Center (2015) kutatásában is, melynek során 5503 ingázó vett részt, s kisebb arányban tartották stresszesnek az általuk végzett munkát, mint az ingázást.

A kutatás arra is keresi a választ, hogy **mennyire élik meg általában pozitívan vagy negatívan** az ingázást? Ezt a kérdést azért fontos tanulmányozni, mert ez egyfajta összbenyomást mutat, azaz felfogható az egyén attitűdjének is. Ezen kérdésnél a legtipikusabb értéknek a válaszadók 32%-a a 3-as értéket jelölte meg. A kutatás 6 fokú skálát használ, ahol ezen kérdés esetében az 1-3 közötti válaszokat inkább negatívabb kategóriába soroltuk, így a legjellemzőbb érték, azaz a 3-as is egy inkább negatív, mint pozitív kategóriába sorolható megélést mutat. Megoszlásokat tekintve az tapasztalható, hogy a megkérdezettek közel 66%-a inkább a negatív tartományt jelölte meg, s 34% pozitívabb benyomással rendelkezik ezen tevékenységet illetően.

Ezenfelül jelentőségteljes megvizsgálni, hogy milyen hatást gyakorol a **koncentrációs képességre** az ingázás, hiszen minden egyes szakmában kritikus szerepet játszik a feladatokra való összpontosítás képessége. Ahogy az előző két vizsgált tényezőnél, így a legjellemzőbb értéként itt is az inkább negatív, mint pozitív kategóriának megfeleltethető értéket (3) jelölték meg, a mintában vizsgáltak 41%-a nyilatkozott így. A kérdésről összességében tekintve elmondható, hogy 62% úgy vélekedik, hogy jellemzően negatív hatást gyakorol ezen képességére az ingázás.

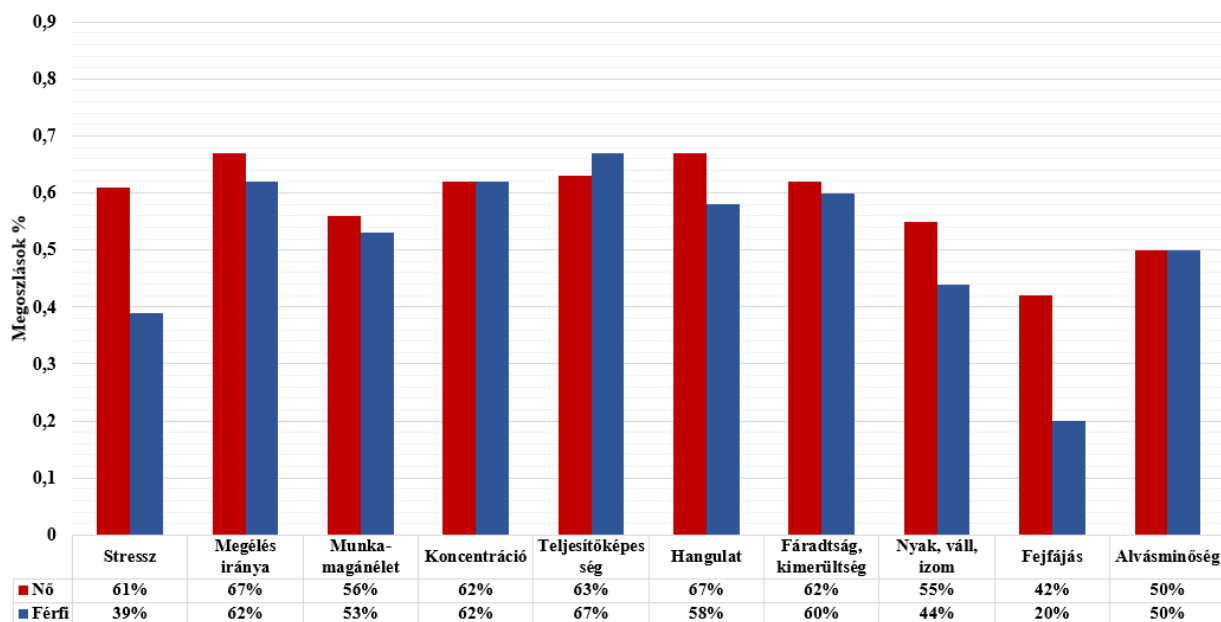
A **teljesítőképes**éget illetően a megkérdezett foglalkoztatott ingázók közel 66%-a úgy érzékelt, hogy a teljesítőképeségüket az ingázó életmód – hasonlóan az eddigi tényezőkhöz – negatív irányba mozgatja.

Az ír kutatásban (Buckley–O’Regan, 2004) említésre került, hogy a **hangulat** alakulása is függhet az ingázástól, ebből kifolyólag ez a tényező is a kutatás tárgyát képezi. A válaszadók hozzávetőleg 64%-a úgy vélekedett, hogy általában véve negatív irányba hat ingázó életmódja hangulatára. Svédországban végzett felmérés (Hansson et al., 2011) a **munkából való hiányzásra** vonatkozóan is talált összefüggést, így a kutatás azt is vizsgálja, hogy éreznek-e kapcsolatot a megkérdezettek az ingázás és a betegszabadságok miatt munkából való hiányzások száma között. Nagy többséggel, a megkérdezettek 60 %-a általában szinte soha nem hiányzott a munkából ezen életmód folytatása mellett, azaz az 1-es opciót választotta, s a megoszlásokat tekintve a megkérdezettek 97% -a azt vallotta, hogy ritkán vesz ki betegszabadságot.

A 2018-as német kutatás (Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, 2018) rávilágított, hogy az ingázási idő növekedésével a **fáradtság, kimerültség** is fokozottabban van jelen, a kutatás kitöltőinek 61%-a is magasabb mértékű fáradtságról nyilatkozott. Szintén ebben a kutatásban szerepelt a **nyak-illetve vállpanaszokra, izomfájdalmak** érzékelésének gyakoriságára vonatkozó összefüggés. A jelen kutatás eredményeiből azonban megállapítható, hogy az egyes válaszlehetőségek között nem található nagyobb differencia, nincs kiugróbb érték, így ezen eredményeket nem támasztja alá.

Az összesített adatok elemzését követően az egyes változók mentén kerülnek bemutatásra az eredmények. Elsőként a nemek közötti differencia kerül bemutatásra a már említett összefüggésekben. Az eredményeket az 2. ábra foglalja össze, mely azt ábrázolja, hogy a nemek milyen arányban társítanak negatív megéleléseket az egyes tényezőkhöz.

2. ÁBRA: A VIZSGÁLT SZELLEMI ÉS FIZIKÁLIS TÉNYEZŐKHOZ TÁRSÍTOTT ÁLTALÁBANNEGATÍVABB MEGÉLÉSEK MEGOSZLÁSA A MINTÁBAN NEMEK SZERINT



Ahogy az ábrán is látható, a legtöbb esetben az ingázó nők általában negatívabb hatásokat érzékelnek a férfiakkal szemben, különösen nagy a differencia a fejfájás, illetve a stressz tekintetében. Koncentrációs képesség, illetve az alvásminőségre gyakorolt hatás kapcsán nem tapasztal-

ható differencia, illetve a férfiak általában nagyobb arányban érzékelik az ingázás teljesítőképességükre gyakorolt negatív hatását.

Érdekes kérdés, hogy vajon ahogy az emberek idősödnek általában véve nagyobb mértékű stresszt élnek-e meg ingázás során. A kitöltések számára való tekintettel ezen változó az 50 éven felüliek esetében nem kerül elemzésre. A vizsgált kitöltők körében a 40-49 év közötti korosztály 64%-a általában magasabb stressz-szintet érzékel, amely a többi korosztályhoz képest a legmagasabb arány, azonban ezt a legfiatalabb korosztály követi 58%-kal, s a köztük lévő 30 és 39 év közöttiek esetében ennél alacsonyabb az arány, tehát ezen faktornál nem jelenthető ki, hogy annál stresszesebbnek élik meg az ingázást a foglalkoztatottak, minél idősebbek. Az adatokat megvizsgálva fáradtság terén egy igen érdekes mintázat rajzolódott ki, hiszen a kor előrehaladtával egyre csökkenő arányban jelezték a megkérdezettek, hogy általában véve nagyobb mértékben érzik magukat fáradtnak. Továbbá a munka- magánélettel való elégedettség kapcsán tapasztalható, hogy az évek emelkedésével az általában vett elégedetlenség aránya is növekszik.

1. TÁBLÁZAT: A VIZSGÁLT SZELLEMI ÉS FIZIKÁLIS TÉNYEZŐKHOZ TÁRSÍTOTT MEGÉLÉSEK MEGOSZLÁSA A MINTÁBAN ÉLETKOR SZERINT

Vizsgált szellemi,- és fizikális tényezők	15- 29 év		30- 39 év		40- 49 év	
	negatívabb	pozitívabb	negatívabb	pozitívabb	negatívabb	pozitívabb
Stressz- szint	58%	42%	44%	56%	64%	36%
Megélés iránya (pozitív, negatív)	66%	34%	68%	32%	62%	38%
Munka- magánélet egyensúlya	54%	46%	55%	45%	59%	41%
Koncentrációképesség	60%	40%	69%	31%	57%	43%
Teljesítőképesség	66%	34%	70%	30%	60%	40%
Hangulat	65%	35%	61%	39%	66%	34%
Fáradtság, kimerültség	66%	34%	63%	37%	57%	43%
Nyak, váll, izomfájdalom	44%	56%	48%	52%	56%	44%
Fejfájás	35%	65%	34%	66%	38%	62%
Alvásmintőség	52%	48%	55%	45%	46%	54%

Az online kérdőívben egy kérdés erejéig lehetősége nyílt a kitöltőknek, hogy bővebben is kifejtsek véleményüket az ingázással összefüggésben lévő pozitív, illetve negatív megéleéseikről, melynek eredményét az 3. ábra foglalja össze. A kérdőív kitöltői olyan előnyökről számoltak be, mint az ingázás nyújtotta kikapcsolódási, alvási lehetőség, illetve, hogy az utazás alkalmat ad arra, hogy különböző tevékenységeket végezzenek, melyek szintén az említett célt szolgálják, ilyen például az olvasás, zenehallgatás vagy akár a nézelődés utazás közben. Továbbá pozitívnak értékelték, hogy lehetőség van beszélgetésre, szocializálódásra is, amely nem csak kikapcsol, de a kapcsolatok építésében, erősítésében is szerepet játszik, s szellemileg feltölt. Ezenkívül megerősítették, hogy az utazással töltött időt tanulásra, az adott napra való felkészülésre is fel lehet használni. A negatívumokat tekintve a forgalmi körülményekre érkezett a legtöbb visszajelzés. Ebbe a kategóriába tartozik a tömegközlekedési eszközök késése, mely növeli stressz- szintjüket, bizonytalanság érzetet kelt és munkavégzés szempontjából is kellemetlen következményeket von maga után, hiszen munkahelyi késéssel jár. Ezenkívül a forgalmi dugók is megjelentek a válaszokban, melyeket kimerítőnek írtak le a válaszadók, s feszültséget okozó tényezőként írtak le az eszközök állapotát is. Többen megemlítették, hogy a higiénias viszonyok nem megfelelőek,

koszt és kellemetlen szagokat tapasztalnak, ráadásul a környezeti, illetve az utazóközönség irányából érkező zajok is zavaró hatást keltenek. Ami még az utazókat illeti, visszajelzés érkezett a különböző eszközökön történő zaklatásokról is. A munka-magánélet egyensúlyának problémája is frusztrációt generál több kitöltőben is, egyrészt jelezték, hogy a családdal, illetve szabadidős tevékenységgel, sporttal töltött idő redukálódik az ingázó életmód mellett.

3. ÁBRA: A MEGKÉRDEZETTEK TAPASZTALATAI INGÁZÁSI HATÁSOK KAPCSÁN

+	Pozitívumok	-	Negatívumok
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kikapcsolódási, alvási lehetőség ▪ Szabadidős tevékenységek űzése (olvasás, zene hallgatás) ▪ Ügyintézés utazás közben (telefonálás, e-mail) ▪ Munkahelyi és otthoni szerepek közötti váltási lehetőség ▪ Közös utazás közben kapcsolatok erősítésének lehetősége ▪ Utazás közbeni felkészülés 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fáradtság, kimerültség ▪ Tömegközlekedési eszközök késése ▪ Időhiány ▪ Stressz ▪ Betegségek terjedésének magasabb kockázata tömegközlekedési eszközökön ▪ Mozgásra, egészséges táplálkozásra fordított idő redukálódása ▪ Logisztikai problémák (pl. óvodák, iskolák nyitvatartási idejének és ingázás összehangolása) ▪ Nagy forgalom, dugók ▪ Koránkelés ▪ Családra, hobbytevékenységekre szánt idő csökkenése ▪ Forgalmi okok miatti késés a munkából ▪ Kosz, különböző szagok ▪ Zsúfoltság ▪ Télen veszélyes közlekedési körülmények, balesetveszély ▪ Munka – magánélet egyensúlyának fenntartásának nehézsége ▪ Zajok ▪ Bizonytalanság érzet (késések miatt) ▪ Tömegközlekedési eszközön történő zaklatások

Kutatási eredmények összefoglalása

A kutatás arra kereste a választ, hogy a hazai foglalkoztatottakra milyen hatást gyakorol az ingázás, hogy milyen következményei vannak ennek az életmódnak az egészségügyi állapotukra. Továbbá mentális, illetve fizikális kondíciójukat tekintve milyen ráhatást gyakorol életükre az ingázás?

Az eredményeket összefoglalva, a 231 főt számláló minta alapján megállapítható, hogy a kérdőívet kitöltő hazai foglalkoztatott ingázók többnyire negatív megéleléseket társítanak az ingázás jelenségéhez. Felelve a kutatás egyik központi kérdésre, – azaz, hogy milyen hatásai, következményei vannak ezen cirkulációs mozgásnak szellemi, illetve fizikális állapotunkra nézve, – az adatok elemzéséből kirajzolódott, hogy a válaszadók nagyobb aránya általában magasabb stressz-szintet érzékel. Ráadásul a nemzetközi kutatásokhoz hasonlóan általában véve a célcsoport az ingázást stresszesebbnek éli meg, mint az általa végzett munkát. Továbbá mind koncentrációs, mind pedig teljesítőképességükre nézve általában inkább negatív irányú befolyásolásról nyilatkoztak a megkérdezettek. Az ingázás általában a hangulatukra is rányomja bélyegét és többségüknél gyakrabban okoz fáradtságot, kimerültséget. Emellett megvizsgálva összbenyomásukat, zömében általában inkább negatív élményt jelent számukra, s a többség szintén inkább elégedetlenségét fejezte ki ingázó életmódja mellett munka-magánélet egyensúlyával kapcsolatban. Bizonyos tényezőknél azonban egyértelműen kiderült, hogy a megkérdezetteknél nem okoz problémát, az ingázás nem gyakorol ráhatást, illetve a kutatásban szereplők nem társítják ezen lehetséges következményeket hozzá. Ilyen faktorok közé tartozik a vérnyomás változása, a kivett

betegszabadságok száma, illetve a fejfájás gyakorisága. A nyak, - váll, - illetve izomfájdalmak tekintetében az egyes opciókra adott válaszok aránya nagyon minimális differenciát mutatott, így erre vonatkozó következtetést nem lehet levonni, illetve ugyanezen oknál fogva az alvásminőség megítélésével kapcsolatban sem.

Nemek tekintetében majdnem minden vizsgált tényező esetében általában a nők nagyobb arányban számoltak be negatív megéleésekről, kivételt képez a teljesítőképesség, melynél a férfiak nagyobb arányban válaszolták, hogy ezen képességekre negatív hatást gyakorol az ingázás. Továbbá mindkét nemre igaz, hogy zömében a többség minden faktor esetében magasabb arányban jelölt meg negatív tapasztalatait jelző opciókat. Ez alól kivétel a férfiaknál a stressz-szintje, a nyak, - váll, - illetve izomfájdalmak gyakorisága, és egyik nem esetében sem volt tapasztalható a gyakori fejfájás érzése.

Az életkor előrehaladtával érdekes összefüggésre mutatott rá a kutatás, miszerint a mintában szereplők egyre kisebb arányban számoltak be általában nagyobb mértékű fáradtságról, azonban a munka-magánélet egyensúlyával való elégedetlenség, illetve a nyak-, váll- és izompanaszok terén növekedés mutatkozott ezen változó mentén. Családi állapotot tekintve az egyedülálló egyének nagyobb arányban érzik általában stresszesnek a térbeli mobilitás ezen eleme során megélteket, azonban a munka-magánélet egyensúlyával kapcsolatban már a házasok fejezték ki nagyobb arányú elégedetlenségüket, mely egyrészt a családon belüli logisztikai problémákból fakadhat. Ezenkívül az utóbbi csoport esetében az ingázás megélése kapcsán szintén nagyobb arányban nyilatkoztak negatív tapasztalataikról.

Ami az ingázási időt illeti, a legtöbb nemzetközi kutatással ellentétben az elemzés nem mutatta meg egyértelműen, hogy az ingázással eltöltött idő a megélt stressz-szintet is növelné, azonban a koncentrációs képességre, illetve a hangulatukra már egyértelműen rányomja bélyegét. Továbbá vizsgálódás arra is rávilágított, hogy a 90. percig (a tanulmányozott foglalkoztatott) ingázók egyre nagyobb arányban fejezték ki általában vett negatív összbenyomásukat ezen jelenségről. Közlekedési eszközöket szemügyre véve a kutatásban egyértelműen kirajzolódott, hogy szinte kivétel nélkül a több közlekedési eszközt használók esetében figyelhetőek meg a legnegatívabb tapasztalatok, míg a személyautót használók bizonyos tényezők mentén akár pozitív megéleésekről is nyilatkoztak, mint például a munka-magánélet egyensúlyával való elégedettség. Ez a mintázat feltételezhetően visszavezethető arra, hogy a személyautóval való utazás nagy flexibilitást nyújt, illetve teljesen eltérő a komfortérzetet nyújt.

Végül az ingázással eltöltött évek számát megfigyelve a koncentrációs képességre vonatkozóan az elemzés alapján a foglalkoztatotti státusz alatt egyre több évet ingázó életmódot élők esetében az évek számának növekedése általában egyre nagyobb arányban okozza a koncentrációs képességben érzékelt negatív hatásokat.

A kutatás alapján az alábbi **főbb megállapításokat** tehetjük:

- Az ingázásnak nem csak negatív, hanem pozitív hatásai is vannak, mindezek mellett a megkérdezettek 2/3-a inkább negatív élményként éli meg.
- Az ingázásra fordított idő hossza és az ingázással eltöltött évek számának emelkedésével növekednek a munkába járás bizonyos negatív hatásai, ilyen a koncentrációs-képesség csökkenése.
- Ingázó életmód mellett a kor előrehaladtával egyre kisebb a megelégedettség a munka-magánélet egyensúlyával.
- Az ingázás hatása a koncentrációra és a teljesítőképességre is negatív hatással van, ahol a megkérdezettek 62%-a illetve 66%-a számolt be negatívan tapasztalatairól.

- A több közlekedési eszközt használók nagyobb stresszként élik meg az ingázást, mint akik csak egy közlekedési eszközt vesznek igénybe. Hazánkban a személyautó és a kerékpár használata nagyobb komfortérzetet biztosít, mint a tömegközlekedési eszközök használata.
- A nők sokkal nagyobb stresszként élik meg az ingázást, mint a férfiak, míg az első nem képviselőinek 61%-a, addig a férfiaknak csupán 39%-a érzékeli általában véve stresszesebbnek.
- Egyes fizikális tényezők hatása (pl. nyak-, váll-, izomfájdalom) a kor, illetve az ingázással eltöltött évek számának növekedésével egyre nagyobb gyakorisággal fordul elő. A 40-49 év közötti korosztályban, már több, mint felénél (56%) jelentkezik a nyak-, váll- és izomfájdalom.

Az empirikus kutatás alapján a hazai foglalkoztatottak ingázási szokásai és körülményei nem azonosak a külföldi kutatások tényezőivel; ugyanakkor általánosságban megállapítható a nemzetközi szakirodalom alapján is, hogy az ingázás az egyénre gyakorolt hatása függ az adott ország kultúrájától, infrastruktúrájától valamint függ az egyén ingázás körülményeinek lehetőségeitől, valamint egyén mentális és fizikális állapotától, jelenlegi életszakaszától.

Irodalomjegyzék:

- Bauer András – Berács József – Kenesei Zsófia (2017): Marketing alapismeretek, Akadémiai Kiadó, Budapest, 133- 143.
- Buckley, F. – O’Regan, B. (2004): The psychological effects of commuting in Dublin; The Learning, Innovation and Knowledge Research Center Working Paper Series, Dublin City University.
- Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (2018): Pendeln und gesundheitliche Beschwerden.
- Ford Media Center (2015): For Europeans the journey to work causes more stress than their actual jobs (even the dentist), new Ford survey shows.
- Hansson, E. – Mattisson, K. – Björk, J. – Östergren, P-O. – Jakobsson, K. (2011): Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden, BMC Public Health, BioMed Central Ltd.
- KSH (2015): A foglalkoztatottak napi ingázása és közlekedése
- Lenyu Tímea – Sebők Marianna (2019): Az ingázás hatása a munkavállalók mentális és fizikai állapotára – szekunder kutatás tükrében I. rész. Munkaügyi Szemle 62. évf. 6. szám. <http://munkaugyiszemle.hu/az-ingazas-hatasa-munkavallalok-mentalis-es-fizikai-allapotara-szekunder-kutatas-tukreben-i-resz>
- Piackutatók Magyarországi Szövetsége (2011): Fogalomtár
- Szellő János – Sebők Marianna (2018): A magyarországi munkaerőpiac jellemzői, rendszere, eszközei. In: Sebők M. (szerk.) A munka világa a 21. század elején – Foglalkoztatáspolitikai és munkaerőpiaci kézikönyv, Budapest, Saxum Kiadó.